

PUSZTAI JÁNOS

Fejezetek a szentesi repülés történetéből

VIII. rész Azúr égen kondenzcsíkok (1943–1944)



**FRONTVONAL A KERTEK ALATT ■ TISZA
A VÉDVONAL ■ MENEKÜLÉS, MENEKÍ-
TÉS ■ 1944. OKTÓBER 8-ÁN A VÁROS
ELESETT**

A szovjet hadsereg ellentámadásával bekövetkezett, és a nemzeti katasztrófát hozó stratégiai folyamat, a doni áttöréssel indult. E nemzeti gyászhelytől folyamatosan hátráló német–magyar arcvonaltól „rugalmas elszakadásával”, az 1944-es év elejére elérte a Keleti-Kárpátokat. Amint Erdélyt megközelítette a támadó szovjet ármádia, a kormányzat különleges közigazgatást vezetett be, de előtte hadműveleti területté nyilvánította Erdélyt, majd április 1-jétől a Tiszántúlt és néhány

héttel később a Duna-Tisza között is. Március 19-én a német hadsereg – a támogató hazai erők segítségével, a kormányzó és a kormány kijátszásával, – megszállta hazánkat és az kikényszerítette az ország vezetésétől a zsidó felekezeti és származásúak internálását, az április 1-vel megjelent rendelettel. Március 30.-tól utazási és távbeszélő korlátozás lépett életbe, ugyanakkor rögtönítélő (statáriális) bíróságok kezdtek meg működésüket. A megszállástól kezdve hol nyíltan, hol a politika színpalái mögül a Gestapó szabta meg a lakosság mozgási szabadságát, majd április 17.-től fokozatosan betiltatta azokat a lapokat amelyekre akár csak a németellenesség gyanújának leghalványabb árnyéka is vetült.



MESSERSCHMITT ME–109 A ME–323 GIGANT TÁRSASÁGÁBAN A SZENTESI REPÜLŐTÉREN (PAP L.-ARCHIVUM, 1944. AUGUSZTUS)

Részleges (sport)repülési tilalom lépett életbe március 19. és június 25. között. A katonai előképzést végző repülő keretek néhány napos kényszerpihenő után már folytathatták működésüket.

Az angolszász és az amerikai szövetséges légierő bombázta az ország nagyvárosait, fontos hadiipari centrumait, katonai bázisait. A repülőerődöket kísérő vadászok korlátozták és kockázatosá tették a sportrepülést. Az iskolákban április végéig be kellett fejezni a tanítást. Békés és Csongrád vármegye korábbi főispánját, június 24-től, dr. vitéz Ricsóy-Uhlarik Béla miniszteri tanácsost – a korábbi erdélyi hadművelleti kormánybiztost – nevezte ki a kormányzó most már a Tiszántúl (a Bodrog és a Tisza vonalától keletre eső valamennyi vármegye és város törvényhatósági főispánjai fölé) hadművelleti kormánybiztosának is, a különleges, katonai közigazgatás rendelkezéseinek szükség szerinti bevezetésére és végrehajtása érdekében az 1500/1944. sz. kormányrendelettel. Elsődleges feladata a magyar és a megszálló német csapatok, illetve a kormány és a lakosság közötti kapcsolat egyensúlyának megtartása volt. A parancs egyértelműen „A kelet-magyarországi hadművelleti terület német parancsnoka mellé...” rendelésről szólt. Szeptember 1-jétől Csongrád megye, 3-tól a Duna-Tisza köze is a különleges katonai közigazgatás része lett, és felfüggesztették a helyi önkormányzatok, képviselő testületek működését. A folyón a jobb partra átkelni is csak engedéllyel lehetett. Szeptember 16-tól a keleti országrészbe tartó utazás szigorúan tilos volt, illetve csak különleges engedéllyel lehetett a folyón átjutni. Ezen a napon plakátok jelentek meg az utcákon *a város önkéntes kiűritésére*, de csak a Tisza jobb partjára. Mindez a Szent László évének nyilvánított esztendőben. Mégis nyugodt szívvel mondhatjuk, hogy Szentes város szerencsés csillagzat alatt született annak ellenére, hogy fontos tiszai átkelőhely, mert a borzalmas világéges

pusztító viharából a szélsendesebb szakasz vonult át felette.

A szentesi repülők újabb gyarapodásról adnak számot a Csongrád megyei lapok. *Sportrepülőgépet vásárolnak a vármegyei cserkészrepülők* – írja a Csongrádi Hírlap a 1944. január 25-i száma. Tulajdonképpen miről is szól ez az írás, illetve ezek a rövid hírek, információk? Dr. Kunszeri Béla, a szentesi sportrepülő egyesület titkára egy hónapon belül több alkalommal is tájékoztatta az érdeklődő lakosságot és az adományozókat. A klubtitkár lapokon keresztül arról adott számot, hogy tárgyalásokat kezdett az egyesület a hallei repülőgépgyárral egy kétüléses motoros repülőgép vásárlása érdekében. A fedett kabinú gép – tudhatjuk meg a sajtótudósításból – utazósebessége 150 km/óra és 21 000 pengőbe fog kerülni. A típust ugyan nem említi az egyesületi elnök, de kutatásaim közben sikerült megtudni, hogy Siebel 202 Si Hummel iskola- és túragépről van szó. Négy héttel később, a Szentesi Napló hasábjain újabb hír jelent meg, miszerint már két gép vásárlása kerül szóba, és a Hummelt még az év tavaszán dr. Kunszeri Béla fogja szárnyon hazahozni Szentesre. Az előre jelzett időben az valóban megjelent a város légterében, és sokáig viselte származási helyének nemzeti szimbólumát, a német repülők felségjelét. A második gép típusát sem közölte a lapokkal az Egyesület, de Pap László az akkor már tizenhetedik éves repülő növendék emlékezetében megőrződött az. A Prágában gyártott Zlin Z-12 típusú gép volt, ami „csomagban”, vagyis szétszerelt állapotban került a szentesi hangárba, nem sokkal a repülőtér kiűritése előtt. Javaslom, hogy tartsuk emlékezetünkben ezt a két gépet, mert még ebben az évben találkozni fogunk azokkal.

Hatodik éves a Weiss család ajándéka, a „Manfréd” névre keresztelt Vöcsök. A szokatlanul nagy, intenzív terhelés, a sok kisebb-nagyobb sérülés szükséges javíthatása elvégezte azt, amire az idő önmagában

nem volt képes. Anyaga elfáradt, a gép repülési biztonsága minimumra csökkent, selejtezni kellett. A Szentesi Napló 1944. január 9-i számában bejelentette v. Bogay Kamill, hogy az Egyesület első Vöcsökjét a gimnázium modellezőinek ajándékozzák építőanyagként. Sok, kis, apró repülőgépben újul meg a kiszolgált veterán szerkezet, a vitorlázó repülőgép-matuzsálem.¹

Az év áprilisában ismét napirendre került a repülőtér, már 1943-ban pályára állított bővítési szándéka, a szelevényi út áthelyezése.² Egy félnyereg fődélszékű 10 méter hosszú, 4 méter széles, a meglévő hangárhoz csatlakozó repülőgéptároló, egy fedett, pallincsalazatú üzemanyagtároló, majd egy 11 méter hosszú cserépfedésű, téglalazatú gazdasági épület (mosókonyha, tüzelőtároló kamrák, ólak) létesítése érdekében nyújtottak be építési tervet és kérelmet a polgármesteri hivatalhoz. Az év végéig szóló terv megvalósíthatósága érdekében – a szigorú hadigazdálkodás miatt – a jóváhagyott terv alapján lehet csak anyagigénylést benyújtani az Államépítészeti Hivatalhoz. Amikor már látni lehetett azt, hogy a szigorú anyaggazdálkodás nem teszi lehetővé a téga (tűzbiztos) építőanyagot beszerzését, „faszerkezetű, feszítőművel fedélszékű, deszka burkolaton bőrlemeztetőfedésű, két szabályos méretű téglakéményű hangárt, műhelyt és irodát tartalmazó épület...” építésére módosították a korábbi engedély kérelmüket. Évs közben jön meg az étvág. Mindjárt megragadták az újabb változat lehetőségét, a kínálkozó alkalmat és egy 4×5 méteres fedett üzemanyagtároló megépítésének engedélyezését is kérték. Vitéz Bogay Kamill szinte hetente bombázta a gyorsabb jóváhagyást kérő beadványaival a polgármestert, így is csak augusztus közepén adta ki azt a hivatal, utalva annak tűzveszélyességére. A polgármesteri hivatal az engedélyben megjegyezte, hogy az jogszabály szerint nem volna kiadható, de a fontos nemzeti érdek miatt mégis kivételt

tett. A frontvonal gyors közeledése miatt már nem valósulhatott meg a tervezett bővítés. A város eleste után sem jöhetett létre, mert nemcsak a kezdéshez átutalt pénz tűnt el az Egyesület bankszámlájáról, hanem az építőanyagot is az ország újjáépítésére kellett fordítani. (A politikai élet palettáján is más szín lett a domináns, bár ez a politika is pártfogolta a repülőképzést, de az új feltételek és új lehetőségek megteremtésével annak csak 1947 júliusában jött el az ideje.) Megvásárolták a Lantos-örökösök tanyáját, amely a repülőtéri fejlesztés útjába állt. Kárpótlásul a Csongrádvár-megyei Repülő Egyesület – megyei segítséggel – a Széchenyi utca (ma Dózsa György utca,) és a Kiss Ernő sor (ma már utca) sarkán lévő 300 négyszögöl területű telken létesít helyette egy ONCSA típusú házat téglalappal, vályogból rakott felmenő falakkal, 2 utcai szobával, egy konyhával, 2 kamrával, cserép fedéssel és a hozzá tartozó melléképületekkel. Az 1945-ös gyámhatósági határozatból tudjuk, hogy a munkálatokat az év áprilisában a HMNRA rendelte meg az Egyesület javára, de előtte az április 15-i Kisgyűlés és Közigazgatási Bizottsági határozat a repülőtér beépített részének tulajdonjogát átadta a Repülőalapnak.



A repülést Szentesen tanuló Békés megyeiek közül nem mindenki hajózott vissza a hazai vizekre. Quint János hívószavára elsősorban a békéscsabaiak és a gyulaiak válaszoltak a helyben repülés – természetesen – kényelmesebb útját. Repülési hozzájárulást egyedül Orosháza fizetett Szentesnek, mivel az onnan átjáró repülő növendékek döntően Szentesen akarták befejezni a repülő kiképzésüket. A csabaiak közül – akiről biztos információnk van, – Gábor Mihályt, aki Szentesen „B” vizsgázott 1944 júniusában (az említett időben még „A” vizsgás) növendéktársaival, valamint a szentesi levante ejtőernyősökkel egy teherautón Csepelre vitték, ahol szoktató

repülésen vettek részt, ejtőernyőt hajtogat-tak, végül az újonnan épült ugrató toronyból néhányszor leereszkedtek. Ilyenné fejlődött a katonai előképzés, amikor a nemzetvédelmi érdek még tempósabb üteműre kényszerült gyorsítani az oktatást. Már februárban megjelentek vitéz Bély Alajos vezérezredes népszerűsítő plakátjai az utcákon, – v. Bogvay Kamill szlogenjét az ejtőernyőzésre alkalmazva hirdette: „Az ejtőernyőugrás – honvédelem!”

A magyar hadsereg Don-kanyarban kezdődött, és egyre gyorsuló, rugalmas elszakadásnak aposztrofált ámokfutássá lett hátrálása a keleti határainkhoz ért. Az április 16-i, vasárnapi lapok sorra hozták a címol-dalon Horthy Miklós kormányzó és Csataj Lajos vk. tiszt, honvédelmi miniszter aláírta *hadparancsot*, ami in medias res közli már a megszólításban, hogy a nemzet kiktől várja a bevezetőjében pedig azt, hogy mit remél a hadseregtől és bentebb a teljes nemzettől.

„Honvédek, magyar katonák!

A háború végső kifejlődéséhez közele-dik, és döntő szakaszához jutott. Elsősorban a magyar sors szempontjából, mert az ellen-ség itt áll, egészen határaink közelében. Most tehát ismét hazánk közvetlen megvédéséről van szó. ... E harchoz természetesen nincsen vissza, csak előre. ...

Elvárom, hogy mindenki megteszi köte-lességét és méltóak lesziünk a hős elődökhöz. ...

Mindent el kell követniünk, hogy ebből a szörnyű viharból, amelyben nemcsak ha-zánkat, hanem az egész emberiséget, kul-túráját és civilizációját védjük, győzelmesen kerüljünk ki.

Kelt, Budapesten 1944. évi április hó 15-én.

Horthy sk.

Csataj sk.”



Két nappal később látott napvilágot a M. kir. Szegedi V. Honvéd Hadtestparancs-nokság 9195 sz./Eln. 1.-1944. számú, a

fő-ispánoknak és a polgármestereknek kül-dött leirata, az „Ellenséges repülőgépekkel hozzánk került anyagok és felszerelések gyűjtéséről szóló intézkedés”-e. Sajtó, falra-gasz és a dobszó útján összegyűltéknek kellett kihirdetni. Ebben a leiratban a kényszerle-szállást végrehajtó, ellenséges repülőgépen tartózkodó állomány fogadtatásáról rendel-kezik a honvédelmi miniszter a hadtestpa-rancsno-kok útján.

Az utasítás lényege, hogy az elfogott repülőgép személyzetét, az ejtőernyősöket le kell fegyverezni, de azon túl semmit nem szabad elvenni sem a személyektől, sem a repülőgépből, esetleg annak roncsaiból. A foglyokat a róluk is szóló genfi egyezmény idevonatkozó passzusa értelmében őrizni kell, de bántalmazni nem szabad. Megbilin-cselni is csak szökési kísérlet után indokolt. A sebesülteknek azonnali orvosi ellátást kell biztosítani. Az intézkedés tételesen felsorol, az ejtőernyővel kezdődően, a fűthető, bélelt kesztyűn át a szerszámostáskáig minden lehetséges eszközt, ami a pilótánál vagy a repülőgépen található személyes tárgy. A had-testparancsnoksági intézkedés megszegőit a haditörvényszék statáriális ítéletével fenyege-ti meg és súlyos büntetést helyez kilátásba, ahogyan a hadművelleti területre vonatkozó jogszabály azt meghatározza. Külön hang-súlyt helyez az intézkedés az őrzésre, nevezetesen arra, hogy sem a magyar, sem a német katonák ne tulajdoníthassanak el semmit a kényszerleszállt ellenséges repülőgépekről, -gépekből és azok személyzetétől.

A városi lakosság fokozott védelme érdekében április 17-én megalakult a Légol-talmi Század dr. Tóth László rendőrtanácsos parancsnoksága alatt. Az első szakasz vitéz Mátéffy Dezső, a II. szakasz Szelényi Gábor, a III. szakasz id. Lakos József parancsnok-sága alatt állt. A vitorlázó repülőök gyakran panaszkodnak a rossz időre, amikor vagy az erős szél, vagy unos-untalan zuhogó esőt simfelik. Az 1944-es esztendő tavasza sem

volt különb az előzőeknél, sőt mostohább mint a korábbiak, ha rendre összehasonlítjuk az állandó repülési szándékot a lehetőséggel, legalábbis Kamill kapitány az év végi jelentéseiben mindig erről számol be. Ez természetes megnyilvánulás, ami egyenesen következik abból a régi – pilóta érületen alapuló, – (ki)szólásból, miszerint „sokat lehet repülni, de eleget soha.” A „vétkes” visszatartó erő legtöbbször az időjárás. Az elgondolt a szükség parancsolta képzési ütemet nemcsak a meteorológiai körülmények fékeztek, hanem a katonai érdekű tilalmak és az egyre gyakoribbá váló légiriadók is. Július 28.-tól pedig az elrendelt utazási korlátozás rendelkezése is nehezítette a más vidékről jelentkezett növendékek, a táborozók Szentestre jutását.

Júniusra megsokasodtak a város légterén átrepülő gépek. Egyre gyakoribbá váltak az ellenséges repülőök okozta „zavaró repülés”-ek, a „légiveszély”, a „riadó”, bejelentések a Budapest I. rádió hullámhosszán, amit ezt követően szirénajelzéssel tettek közhírré. Augusztus 13-tól német nyelven is közölték a lehetséges repülő támadás veszélyét. A református Nagytemplom tornyában figyelőállomást telepített a Légó. Pillantsunk bele az egyik írott anyagba.

„Reggeli jelentés

1944. VI. 5-én 22 óra 15 perc: a Rádió megszakította műsorát.

22 óra 23 perc: a Rádió Szegednek zavarórepülést jelez.

22 óra 25 perc: a parancsjelző zavarórepülést jelez Szenteknek.

23 óra 26 perc: a parancsjelző Szenteknek, pihenj!-t jelez.

23 óra 31 perc : a parancsjelző Szenteknek zavarórepülést jelez.

23 óra 45 perc: a Rádió műsorát megkezdte.

23 óra 58 perc: Kiskunfélegyházának jelentve: a toronyőr jelentette, hogy tőlük északra, nyugatra húzó gépzúgást észlelnek.

Kiskunfélegyháza igazolja, hogy a Kecskeméten fölszállt vadászgépeink voltak azok.

Tornyainak (a szerző megjegyzése: megfigyelő a templomtornyban) elismerést napiparancsban engedélyezni szíveskedjék.

Szentés, 1944. június 6-án reggel 8 óra.

Szebb jövőt: Vassay Ferencz”

Félve a gyújtogatásoktól, a repülőgépekről ledobható gyújtólapoktól, benzineshordóktól, ejtőernyős szabotőröktől, a levették vigyázták gyakorló fapuskával az éppen erő új termést. A lakosság figyelmét többször is fel kellett hívni az éber vigyázásra, mert a levette fiatalok figyelme sem volt képes a város határának teljességét átfogni. Június végén, Szegvár külterületén, az osztorai őrház közelében két bombát dobtak le ellenséges repülőgépről a mezőgazdasági művelés alatt álló területre, szerencsére egyik sem robbant föl. Ekkor, 26-án Szentesen is riasztás volt, mert az áthaladó gépek érintették a város légterét. A határészben szanaszét szóródva, repülőgépekből kidobált üzemanyag hordók hullottak. A megtalált tárgyakat a lakosság beszolgáltatta a rendőrségnek – közli olvasóival a Szentesi Napló.

Dr. Ember Sándor lemondása okán – 1944. május 1-jétől – a Magyar Aero Szövetség elnöke, vitéz Háy László ny. vezérőrnagy kapott megbízást a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnöki tisztére is. Vele óriási képzési tapasztalat, friss szellem költözött a haderőn kívüli előképzésbe. Az állandó zavarórepülések és a légiriadók miatt mind nehezebb lett a sportrepülés helyzete. A kora reggeli és a késő délutáni órák voltak csak a kiképzés céljára fordíthatók mind a vitorlázórepülésben, mind a motoros kiképzésben. A *Tata* fittyet hányva az angolok vagy az amerikaiak okozta légiveszélyre, május 24-én vitéz Rakitai Gyula, az Aero Szövetség főfelügyelőjének társaságában városunkba látogatott. Érkezését csak előző este jelentet-



A HORVÁTH MIHÁLY GIMNÁZIUM DÍSZTERMÉBEN RENDEZETT ZÁRTTÉRI MODELLEK VERSENYE. (PAP-ARCHÍVUM, 1940)

ték be. A kései bejelentés és a gyors érkezés között hagyott rövid idő azt a látszatot sugallta, hogy a tapasztalt katona, a nagyszerű parancsnok a valóságot akarta látni, mert egy rövid éjszaka kevés az eredmények szépre sminkeléséhez. „Felkeltette a kíváncsiságot a légügyi szakértők gyakori elismerése a szentesi sportrepülőkről, – közölte nemes egyszerűséggel a repülő tábornok. Személyesen is tájékozódni akartam az itteniekről. Uraim! – ezek az ellenőrzők engem úgy informáltak, hogy Önök és a városi sportrepülők már évek óta a legteljesebb sikerrel végzik munkájukat.”

A szemle során megtekintette a repteret, a gépállományt, az újonnan épült növendékkotthont és a városi irodát. Látva, hogy a hallottak megfelelnek a valóságnak, beírta nevét a vendégkönyvbe, gratulált vitéz Bogyay Kamill csendőrz alezredesnek, majd a déli órákban visszarepült a fővárosba kísérőjével a Focke-Wulf Fw 58-on.

A háború – már látható – végkime-

nete-lének lassítása érdekében, esetleges időnyerés céljából a katonai vezetés meghatározó jelentőséget tulajdonított a repülőknél, embernek, gépnek egyaránt. Csongrád vármegye helyi lapjai május végén jelentették meg azt a hírt, mely szerint az 1928–29-ben születettek (15–16 évesek), akik a középiskola 4. osztályát sikerrel elvégezték, jelentkezhetnek a szentesi cserkészrepülőknél repülőgévezetést tanulni. Az „ittthoni” levante kiképzés alól felmentést kapnak – írja például a Csongrádi Hírlap a május 26-i számában – mert a cserkészrepülőknél kapják meg a földi kiképzést is. Aggasztó pilótahiányra utal az újságokban megjelent újabb felhívás. Június közepén már arról írnak a lapok, hogy minden magyar állampolgár jelentkezhet repülőgép-vezetőnek, ha 17 éves elmúlt, de a 19 éves korhatárt még nem lépte túl, és legalább az elemi iskola 6. osztályát elvégezte. Jelentkezés a levante parancsnokoknál. A repülő és ejtőernyős alakulatok védettek voltak, oda csak őskeresztény vonulhatott be.

Még április 24-én az Alsóréten és a Tisza vonalán találtak nagy mennyiségű rölapot, majd május 28-i, vasárnapi újságok hozták a szigorú intelmet, „Vigyázzunk a röpcédulákra!”, mert a 27-i riadó után rölapok ezrei forogtak közkézen. Mind a terjesztőkkel, mind a rölapokat megismerőkkel szemben szigorú büntetést helyezett kilátásba a hatóság, merthogy az „fertőzőtt” is lehet. Egyébként azokban a hónapokban nem volt ritkaság a rölap. Hogy kik szórták azzal tele az országot, nem lehetett mindenkor pontosan nyomon követni. Legtöbbször az angol vagy az amerikai légierődök átrepülése után jelentek meg az égből jött üzenetek. A nyugati hatalmaknak állt érdekében, hogy tovább szítsák az egyébként sem felhőtlen magyar–román viszonyt. Voltak olyanok, – és nem is kevesen –, akik a németekre gyanakodtak, különösen Románia szembefordulását követően³ bár ezt megelőzően is gyakori volt az afféle politikai szórólap, amelynek az egyik oldalán a nagy román álom, a Tisza bal partjáig terjedő – az ie. 70 és 44 közötti, Burebista dák király által uralt – birodalom térképe volt látható, a másik oldalon a politikai fenyegetés szövege, melynek súlypont-

jában az állt, hogy a „szegedi gondolat”-ért meg kell fizetnünk.



Mind gyakrabban szólaltak meg a szírenák. Május 31-ről június 1-jére virradóan újabb riadó volt. A *Szentesi Napló* tudósítója ezt írta lapjában: „...a Tisza vonalára több bombát is dobtak, ezeknek nagy része befulladt, és csak néhány robbant fel, de azok kárt nem okoztak. Ezek a gépek röpcédulát is szórtak,” – ezen kívül még sztaniollapokat⁴ és több felé gyújtólapokat a termésre, de „a lakosság fegyelmezetten viselkedett”, ismerte tennivalóját és a lehetséges károkat időben sikerült elhárítaniok. A gyújtólapot földdel kell letakarni és azzal megszüntethető a káros hatása, ismétli meg a lap az ilyen esetre szóló tennivalót. Ellenpéldaként jegyzi meg, hogy sok megyében a lakosság nem vette komolyan a légiriadót, mert eddig nem tapasztalta meg a légítámadás borzalmait. Sok helységben elmulasztották a riasztást is. Az április 3-i légiriadó alkalmával a szentesi piacon az árusokat csak ismételt rendőri felszólítással lehetett szétoszlatni és biztonságos fedél alá kényszeríteni. A városban fegyelmezetlenkedők közül 75 személlyel szemben kellett eljárni és 10-től 100 pengőig terjedően szabálysértési bírságot kiszabni.

Június 2-a jeles nap a háborús légítámadások történetében. Ezen a napon indították el útjára a „*Frantic Joe*” hadműveletet (Operation Frantic Joe), az úgynevezett „ingabombázást”. Ez abból állt, hogy 600-700 B-17 bombázógép fölszállt a dél-olaszországi Foggia és Bari környékén frissen megépített támaszpontokról, majd magyarországi,



A SZENTESI REPÜLŐMODELLEZŐK EGYIKE, OLÁH IMRE (MASSÁNYI HILDA-ARCHÍVUM)

romániai célok támadása után a Szovjetunióban Poltava, Mirgorod vagy Pirjatyn repülőtérén szálltak le. A bombatárak és az üzemanyagtartályok feltöltése után indultak vissza az olaszországi bázisukra, közben a magyarországi és román városokra, katonai célpontokra szórták ki újabb gyilkos terhüket. Ezt az első ingabombázó légierő csoportot a MAAF (Medi-terranean Allied Air Force – Földközi-tengeri Szövetséges Légierő) parancsnoka, Clarence Eaker tábornok irányította. A tábornok közvetlen irányításával történt Debrecen támadása is. A kötelékek – megtévesztésül – átrepültek Szeged fölött, majd Szentés város és a Körös-torkolat térségében kivált a BG-ből (Bomber Group), a nagy csoportból egy 24-36 gépből (nincs pontos adat, csak becsült) álló egység, visszafordult, majd Szeged fölé érve a városra szórt gyilkos terhét. Még áprilisban létrehozta rendeletileg a kormány a Légó szervezetek mellett a (légitámadások okozta) Kármegállapító Bizottságot. A budapesti bombakárosultak javára a vidéki városok közadakozást szerveztek, ebből június első hetéig Szentesen 36 170, Csongrádon 29900 pengő adomány gyűlt össze. Szeptember 14-én a Csongrád–Szentés összekötő vasúti híd is kapott az égi áldásból a terrorbombázóktól, szerencsére sikertelenül. Bár egy bomba a híd szerkezetén áthatolva a mederláb üregébe hatolt, de szerencsére nem robbant fel. Ebben az időszakban már csak ez és a tiszazugi híd maradt épen ezen a folyószakaszon. (Mind a szegedi, mind a szolnoki hidat használatatlanná tette a bombázás. A szentesi híd helyreállítása során emelték ki a tűzszerészek a befulladt bombát, és azt a Tisza-parton semmisítették meg.)

A június 3-án repülőgépről a Tiszába dobott úszó aknára futott, majd elsüllyedt a Szeged–Szentés–Csongrád között közlekedő *Lukács Béla* személyszállító hajó a szegvári folyószelvényben. Az aknaveszély miatt a révkapitányság betiltotta a tiszai hajózást, a

megyei közigazgatás kompforgalmi, csónakázási, fürdési és halászati tiltással bővítette azt. Ez a tilalom tovább is élt, mert a „Gardening” (kertész) légi hadművelettel, a RAF 205. bombázócsoportja végrehajtásában a folyó felsőbb szakaszának újabb elaknásítása folytatódott július 2. és 9. között. Ezt megelőzően június 17-én földerítő repülést végzett a RAF mind a Tisza, mind a Maros völgyében. A terrorbombázók „színes dobozokat, piros-kék ládákat és méreggel telt üvegeket” is dobtak a folyóba, melyek nagy tömegben úsznak le a Tiszán és ütésre robbannak – közlik a napilapok. Ha az üveg összetörik, a mérgező folyadék szétterül a vízben, és bőrrel érintkezve súlyos sebeket okoz – állítják a megfigyelők. Ezzel egy időben a Csongrád–Szentés Tisza-hídon is forgalomkorlátozást rendeltek el a hatóságok. A legközelebbi átkelési lehetőség ekkor még Szegednél és a tiszazugi hídon volt.

Június 13-án a Mindszenti kompátkelő közelében egy úszó akna robbant. A május 3-án elrendelt hajózási zárlat még június 6-án is fennmaradt, mert a Szentés és Mindszenti közötti folyószakaszon az angolok által ledobott úszóaknák még mindig veszélyeztették a víziút forgalmát. Július 3-án a délnyugatról érkező kötelékek elérve a Szentés légtérét, a Körös folyó előtt irányt változtattak és bombázták Fábiansebestyént, Derek-egyházát, valamint Csanádpalota külterületét, Szeged belvárosát, majd Aradot, végezetül Belgrádot. Még ebben a hónapban, 16-án Mágocsoldalon amerikai vadászgépek lőtték a mezőn dolgozó aratókat.

Még június 20-án ismét bombázó repülőgép csoportok, nagy morajlással, 6-8 ezer méter magasságban, fehér kondenzcsíkkal rajzolták tele az azúrkék eget, így érkeztek a város fölé. A délnyugatról közeledő légierődöket alacsonyabban, de még mindig nagy magasságban kísérték az amerikai kéttörzsű vadász repülőgépek a P-38-ok, a Lightningek, majd a csoportból

két gép kivált, és a géppár kétszer megke-
rülte Szentest, végül a város fölött irányt
változtatva Kiskunfélegyháza felé fordulva
elhagyta a légeret. Augusztus 20-án táma-
dás érte Magyartést, Mentettrétet és a vasúti
híd környékét, ahol egy tanya, valamint a
vasúti berendezések sérültek, majd Csong-
rádot is támadták, ahol a korábbi károkat
helyreállító hódmezővásárhelyiek dolgoztak,
valamint Csanytelek külterületére hullott né-
hány bomba, ahogyan Bokros közelébe is. A
csanytelek külterületére 20-án, valószínűleg
kényszerzetésből hulló bomba megölt egy 10
éves libapásztor kislányt.

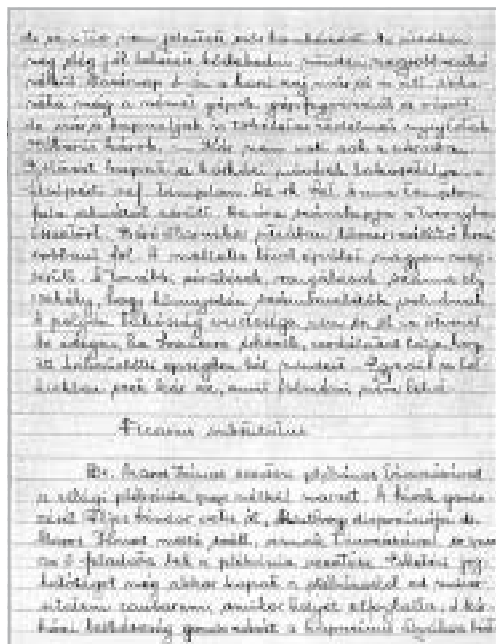
A kecskeméti repülőtérre június 14-én
érte alacsonytámadás, amikor is P-38 Light-
ningok lecsaptak a földön várakozó német
és magyar katonai gépekre és sokat meg-
semmisítettek. A német szállítógépek közül
hármat a szentesi sportrepülőtérré vezényelt
a német frontparancsnokság, vélük tudni a
helyi és kecskeméti tanúk. A másik változatra
elsősorban szegedi kortársak emlékeznek,



akik az ottani katonai repülőtéren állomá-
sozó három Messerschmitt Me-323 Gi-
gant Szentésre településéről tudnak. Mindkét
helyszínről azonos napon szálltak fel a hat-
motoros szállítógépek és oda már többé nem
tértek vissza. Az viszont tény, hogy ezen a
napon, június 17-én Szentesen leszállt három
Gigant, amelyek ott állomásoztak szeptem-
ber végéig. Az emlékezők szerint hetenként
több alkalommal hol csak egy, másszor két,
ritkábban mind a három gép is fölszállt és
sebesültekkel megrakottan tért vissza.



A délkelet-magyarországi német pa-
rancsnokság hadművelleti naplója nem említ
olyan parancsot, amely a Gigantok Szen-
tesre történő áttelepülésére utalna. Június
közepén – tehát a Gigantok szentesi megje-
lenésével egyidőben – rendezték be a város
Mezőgazdasági Szakiskoláját német katonai
kórháznak, ahol többek között a harctéri se-
besülése után a híres német író, Heinrich Böll



A KOR ESEMÉNYEI A HISTORIA DOMUSBAN

a katonai gyakorlótéren repültek.

Élet költözött a város légtérébe. Kora hajnaltól, a kora délelőtti órákban jelentkező amerikai kötelékek berepülésig, az élénk légi-programtól és a Bückerek zümmögésétől volt hangos a város fölötti légtér igazolva a régi pilóta szólast, miszerint „repülőgép nélkül az égbolt »csak« üres levegő.” A keret növekedékei az elsőfokú képzést Szentesen kapták meg. Közben a vezető francia és belga lapok újságírói, a magyar sportrepülés tanulmányozására hazánkba jöttek. Körútjuk során városunkba, az alföldi repülés fellegrárába is ellátogattak, mert meg kívánták megtekinteni az 5-6 év alatt híressé lett szentesi sportrepülőteret. 25-én érkeztek és másnap délben utaztak tovább.

A megyében is megsokasodott a repülőgéproncsok száma. A Btk 33. és a 36.§ 5. pontja értelmében büntetendő cselekmény, ha valaki akár a saját, akár az ellenséges repülőgépek roncsaihoz hozzányúl vagy abból bármit is eltulajdonít – ismétlik egyre gyakrabban a napilapok.

A városi templomok harangjaitól július

15-én búcsúzott a lakosság. A harangok a frontra „mentek”, így már remény sem lehetett arra, hogy a korábbi szerepüket betölthessék, nevezetesen azt, hogy az „élőket hívják, a holtakat megsirassák és a villámokat megtörjék.” A harangok eddig a tüzet jelezték, a perifériákon, a tanyavilágban az olykor alig hallható sziréna jelzést is közvetítették. Ezek a területek voltak azok, ahol a rádió is csak nagyon ritkán fordult elő. Ahol több harang is volt a toronyban, onnan a legkisebb méretűek közül egyet meghagytak, így a katolikus templomban is. A riadót a gőzmozdonyok jajongó síphangja is jelezte.

Augusztus 1-jén indította a RAF a varsói fölkelők utánpótlásának szállítását hazánkon keresztül. A No. 1586 repülőegység 6 Halifax gépéből egy elveszett, valószínűleg Magyarország felett.” A Csanádi-Nagyvárad-Winkler-féle *A magyar repülés története* és Pataki I.–Rozsos L.–Sárhidai Gy.: *Légiháború Magyarország felett* című könyve a RAF jelentésre hivatkozva közli ugyanezt a hírt, miszerint a gép sorsáról nem tudnak pontos adatot csak annyit, hogy nagy



A KECSKEMÉTRŐL VAGY SZEGEDRŐL ÁTTELEPÜLT 3 DARAB NÉMET SZÁLLÍTÓGÉP EGYIKE, A ME-323 GIGANT A SZENTESI REPÜLŐTÉREN (PAP L.-ARCHIVUM, 1944. AUGUSZTUS)

valószínűséggel Magyarország területe fölött tűnt el. Az időpont egybeesése sugallja azt, hogy ez a Halifax⁵ lehetett az eltűnt bombázó-szállító, amely 1-jéről 2-ra virradó éjszaka Szentés külterületén, a Tisza és a huszárlaktanya közötti területre zuhant.

Az újsághírek a rendőrség közleményére hivatkozva arról számolnak be, hogy az angol bombázót a Tisza-hidat védő légvédelmi tűzerek lőtték le. A tények arra utalnak, hogy a RAF bombázója már korábban megsérült, és a jugoszláv partizánok felszabadította terület felé próbált menekülni, amikor Szentés légtérében már olyan alacsonyra került, hogy kényszerleszállást kellett megkísérelnie a pilótának, ami végül katasztrófához vezetett. Még a tűzérési találat előtt a gép navigátorának, – aki egyben a bombázó parancsnoka is – sikerült elhagyni a gépet, és szerencsésen földet érni. A pilóta már a légvédelmi találatkor szörnyethalt. Az egyik lövész a gépben rekedt, és életét veszítette. Már korábban elhagyta a bombázót a személyzet további négy tagja, de az ő sorsukról nincs információnk.

A *Szegedi Új Nemzedék* augusztus 3-i számában jelent meg egy írás, amely szerint a Szentés határában lelőtt ellenséges gép megmenekült pilótáját Szeged környékén keresik. Végül a szentesi csendőrök fogták el a Brit Királyi Légierő megmenekült, lengyel származású repülőtisztjét, a gép másodpilótáját – aki egyben navigátor és bombavető tiszt is volt – Witold Raflewskit, az azonossági száma: 781049.

A rendőri jelentésből tudhatjuk, hogy a csendőrök durván bántalmazták a gépparancsnokot. Az elfogott és a csendőrök kísérté repülőtisztet a német propagandától felbőszített lakosok néhány hangadó hatására majdnem meglincselték, hivatkozva a terrorbombázásokra, a gépekből ledobált robbanó gyermekjátékokra stb. Lakos József⁶ és Sziüle István detektívnek kellett védelmébe venni a fenyegetett hadifoglyot, hogy a hágai, illetve a genfi egyezménynek megfelelő, emberséges

bánásmódban részesíthessék az önvédelemre képtelen katonát.

A repülőgép személyzetéből áldozatul esett, – ugyancsak Lengyelország 1939-es összeomlásakor – Nagy-Britániába menekült két lengyel katona. A kiképzést hazájukban kapták, az emigrációban a RAF kötelékében vállaltak szolgálatot. Halálukkor az 1586. Flighthoz voltak beosztva. Név szerint Paul Szejnrowszki 31 éves pilóta, halotti anyakönyvi kivonat száma: 371 és Jan Lewendowsky 24 éves őrmester, a halotti száma: 370. A szentesi kórház halotti anyakönyvi kivonata szerint mindketten augusztus 2-án veszítették életüket. A lezuhanást követő 10. napon temették el őket végső nyughelyükre – bár lengyelként voltak angol katonák, – teljes joggal a brit nemzetközösség solymári katonái temetőjébe. Augusztus 20-át követő időszakban a szövetségesek hadászati légierejének hazánk ellen folytatott bombázása – az angolszász deklaráció szerint – a háborúból kilépésünk kikényszerítését szolgálta (volna).

Augusztus 20-án a M. Kir. „Horthy István” Honvéd Repülő Akadémia végzős évfolyamának újonnan felavatott hivatásos tisztjei között volt Gullay Mihály, Szabó János és Mátyás Andor, akik Szentesen tanulták a repülés tudományát. A Szentesi Napló 23-i száma is közli a hírt és gratulál a fiatal hadnagyoknak.

Augusztus 29-e nemcsak a szegedi polgároknak rosszmemlékű nap, de a szentesiek is érezhették a háború, a bombázások következményeinek megrendítő hatását. Ezen a napon – a kései riasztás miatt – az állomás parancsnokságnak nem volt már ideje nyílt pályára vontatni azt a német katonai szerelvényt, amely zsúfolásig telve volt sorozatvető lövedékkel, aknával, gránáttal és gyalogsági lőszerrel. A rendező pályaudvar – ahol ez a szerelvény is várakozott – a szőnyegbombázás egyik célpontja volt. Az első becsapódások pillanatában az óriási robbanásokat hatalmas

tűz követte. A fentről jött pusztító erő nemcsak a szerelvény, hanem a környező kertváros több utcáinak pusztulásához is vezetett. A detonációsorozat akkora erővel hatott, hogy Szentesen is remegett a föld, rezegtek az ablaküvegek, a csukott ajtók kinyíltak, a csillárok lengtek és egy enyhe fuvallat formájában, de a légnyomást is érezni lehetett. A robbanások zaja Szentesen is hallható volt, de már gyenge morajlássá szelídült hangerővel. Mindez ötven kilométer távolságból! Ez a hatás már jelezte, hogy közelebb a veszedelem, mint gondolnánk. Megrendítő erejű volt azoknak is, akik átérték az első világháború borzalmait. Félelem lopakodott a szívekbe, másként mint a korábbi riadóknál, másként mint a megelőző alkalmakkor.

A hadművelleti kormánybiztos plakátokon figyelmeztette a lakosságot.

Hírdetmény

Közlöm a város közönségével, hogy a bekövetkezett rendkívüli események következtében indokoltnak látszik *a város önkéntes kiürítése*. Járműveket és szállítási eszközöket nem tud a hatóság biztosítani, miért is aki távozni kíván, saját fogatán, vagy gyalog távozzék Csongrád megyének a Tisza jobb partján elterülő részére.

Az intézkedő hatóság vezetői és a szükséges tisztviselői kar további intézkedésig helyben marad.

Még augusztus elején tették közzé a rendőrkapitányságok, hogy ellenséges „ejtőernyős partizánokat dobtak le” és nem sikerült valamennyit elfogni. Szentes mezőgazdasági területén is láttak közülük.

Dr. Molnár Imre

hadműveletikormánybiztos

Az utolsó repülési nap 1944. szeptember 6-án lehetett, mert ekkorra szolt az intézkedő MAeSz és HMNRA utasítás, „műszereket és a járműveket Budapestre kell szállítani és leadni.”

Szeptember végén települt Szentesre

az 1. magyar hadsereg futárja két Fieseler Fi 156 Storch és egy Arado 96-os géppel, négy pilótával Ronkay Béla, Ákos Lajos, Szabady Tibor hadnagy, Baross főhadnagy parancsnoksága alatt. Főként Erdélybe repültek, parancsokat és futárokat szállítottak. Az Aradóra a „Sípláda” felirat volt felfestve. Az egységet október 6-án vezényelték vissza Kiskunfélegyházára, a 3. magyar hadsereg-parancsnokság körzetébe.

1944. október 8.: a város elesett

A repülőtér gépállományát – a hadbiztos főispán hírdetményének megfelelően „önkéntes kiürítéssel” – a Tisza jobb partjára szállították. A rejtést dr. Kunszeri Béla segítségével, (aki csongrádi lakos volt és az ottani gimnázium egykori tanulója) Vass Mihály hangármester és Massányi Sándor főoktató irányításával a csongrádi Szent Imre Gimnázium pincéjében (ma Batsányi János Gimnázium) egyik vélemény szerint a tornaszerek tárolására használt udvari barakkban befalazva, más emlékezetében a befalazás nélküli állapot őrződött meg. A szentesi egyesületi és a HMNRA gépei közül 1 Cimbora, 1 M22, 3 Vöcsök, 1 tört szárnyú Pilis és 1 R-08c Pilis, 2 Tücsök tartozott a mentendő gépállományhoz.) Lényeg az, a nagy értékű repülőgéppark hiánytalanul, sérülés nélkül vésztele át a háborút úgy, hogy sem a pusztító teuton szellemnek, sem a mindent elsöpörni képes keleti fergetegnek nem esett áldozatául. Ez azért is meglepő, mert mind a német, mind a szovjet katonák huzamosabb ideig tartózkodtak az iskolában, és nyilvánvalóan tüzetes katonai alapossgal átvizsgálták annak minden zegét-zugát, mielőtt beszállásolták oda magukat. A meglepetést fokozza még, hogy a vitorlázó gépek között volt egy motoros repülő is, a kis Zlin – amiről korábban már szó esett, – és az is sértetlen maradt.

A repülőtéri irodában a berendezés és az iratok, a műhelyben a szerszámok, a javító anyag, a felszerelési tárgyak mind ott maradtak. Egyrészt a kiürítési parancs csak a repülő eszközökre és a járművekre vonatkozott, másrészt elszállítani sem lett volna mivel és hová. A berendezési tárgyak és az épület eltűnése, rombolása, bontása a szovjet repülő távozása után kezdődött el polgári közreműködéssel.

Október 6-án 23 óra körüli órákban, alacsony támadást intézett a 2. Ukrán Front 58. hadsereggel együttműködő, Gorjunov tábornok vezette 5. légi hadsereg néhány kétfedelű PO-2-s típusú gépe a szentesi MÁV motorgarázs és a vasútállomás ellen, de a bombák célt tévesztve lakott területre hullottak. A riasztás ekkor már nem működött. A támadás teljesen váratlanul érte a polgári lakosságot. Az első bomba a Nagyvölgybe hullott, mintegy 50–60 méterre a motorgarázstól nyugatra. A következő kisméretű légibomba a Honvéd utcában (ma dr. Berényi Imre utca), egy nádfedelű ház konyhájába csapódott, ahol az éppen ott tartózkodó 15-16 éves leányt ölte meg. Róla, a halotti anyakönyvben nem találni adatot. A pályaudvart kereső repülőgép nagyobb célt tévesztett. Az első légiakna a mai Dózsa György u. 48. sz. (akkor Széchenyi utca,) alatti ház udvarába esett. A szilánkok, éppen az udvaron tartózkodó 37 éves Béltői János lakatos mestert érték, aki azonnal életét vesztette. Hetedikén a délelőtti órákban Cseh Lajos hentesmester lovasfogatán tartott a város felé, amikor egy hármass repülő kötelékből kivált gép megtámadta a védtelen hentesmestert. Lőtt és szilánk sérüléseibe belehalt. A támadó gép nemzeti hovatartozását nem



1944 OKTÓBER ELEJÉN A SZENTESI REPÜLŐTÉRREL SZOMSZÉDOS ÁLCÁZÓ SZÉRŰSKERTBEN, AZ ARADO 96 SÍPLÁDA ELŐTT SZABADY HADNAGY A MŰSZAKI ÉS ŐRSZEMÉLYZET KÖZÖTT

lehetett megállapítani, mert közel azonos időben mind szovjet, mind német gépek is tartózkodtak a légtérben. Rajtuk kívül a 6-a és 9-e közötti időben, repülő támadás következtében még nyolc polgári személy vesztette életét, legalábbis ennyiről tudunk.

A nagyhegyi szőlőkben már 5-én a kora esti órákban megjelentek a szovjet ejtőernyős felderítők. Szentesnek sem volt légvédelme. Friessner vezérezredes a Tisza Szeged–Szolnok közötti szakaszának védelmét a 3. magyar hadsereg bízta azzal, hogy törjék meg, lassítsák a szovjet 53. hds. lendületét. A harmadik magyar hadsereg egy gyalogezreddel, 10 harckocsival és rohamlővegek és a 2. huszárezred egy századának bevonásával kísérelte megvédeni a várost. Ezen az éjszaka támadta a szovjet légierő Mindszent térségét. Október 1-je és 8-a közötti időszakban a Nagyváradon felszálló, a magyar területeket támadó román repülőegységeket az Orosháza határában állomásozó német vadászok hártották el, majd a repülőegység távozta után a nagyváradi román repülő csapat települt a helyükre a háborús repülőtérre. Október közepére 12 vadász, 24 csatarepülőgép, 12 zuhanóbombázó és 17 felderítő gép volt a

román csapatok orosházi repülőterén, Ionescu őrnagy parancsnoksága alatt. A város polgármestere október 6-án, pénteken kiadta a 2807/1944. számú kiürítési utasítását. Az október 6-ról 7-ére virradó éjszaka történt szovjet bombázás előtt azért nem volt riasztás, mert a légósoknak is el kellett hagyni a várost. Ezzel a parancssal az intézkedő hatóság vezetői és a szükséges tisztviselői kar meghatározó többsége családostól eltávozott a városból, magára hagyva a lakosságot a kritikus helyzetben. A légőszolgáltatások, a tűzoltás segítésére és a légítámadások okozta romok eltakarítására létrehozott munkás század maradt csak az állomáshelyén, a felsőpárti Református Otthon helyiségeiben, a Deák Ferenc utca 53 sz. alatt.

A „Magyarok Nagyasszonyának ünnepén Szentes orosz kézre került.” Október 8-án, vasárnap országos imnapot, könyörgő ájtatosságot hirdetett meg az orszáért, az igazságos békéért és a magyar honvédekért a katolikus társadalom. „Szentesen az akna és az ágyúlövedékek becsapódása teszi félelmetessé a napot.” Dél tájékán, amikor a

harci zaj már elült „Néha-néha még a német gépek gépfegyverezték a várost, de már a kapualjak is tökéletes védelmet nyújtottak.” – idézem Fejes Sándor kórházi lelkésztől a História Domosból. A gépek, többségében Messer-schmitt Me-109-esek oly alacsonyan repültek, hogy a repülőgép vezetők láthatóak voltak a pilótaülésben. Szentes a „Debreceni (átkaroló) hadművelet” északkeletről érkező szárnya foglalta el.



Egy hatalmas átkaroló hadművelettel került a Tiszántúl középső és északi része a szovjet csapatok birtokába. Ez az átölelő hadművelet két ága Hódmezővásárhely–Mindszent között találkozott a Tiszánál. Október 8-án a 2. Ukrán Front csapatai Csongrád alatt 8 km-re és Szeged fölött Mindszentnél lépték át a Tisza vonalát. Az itt menetből kialakított hídfőállást, folyamatos harc közben szélesítették, amiben már a román királyi csapatok is résztvettek. Az szovjet 5. légi hadsereg Szentes-Hékéd és a cserebökényi ősgyep melletti Terehalom-nál

rendezett be repülőteret, többnyire PO-2-ek, La-5-s és Il-2 vadászgépekkel. Ezt megelőzően a szeptember végén, október első napjaiban a Luftwaffe – az 1959-ben létrehozott cserebökényi⁸ katonai hadifegyver lőtér területén, – ott rendezte be egyik tábori repülőterét. Október 9-én, Veszprémben ezredde szerveződtek a 101. honi vadászpilóták. A híres „Pumasok” 3. százada gyakran kapott bevetési parancsot a szovjet 5. légi hadsereg gépei ellen. Feladatuk volt a Szeged–Csongrád térségében harcoló 3. magyar



A SZENTESI PÍLÓTAOTTHON ELŐTT A FIESELER FI-156 STORCH (GÓLYA) FUTÁRGÉP RE-
TÁMASZKODÓ PÍLÓTÁK: RONKAY BÉLA, ÁKOS LAJOS, SZABADY TIBOR HADNAGY
ÉS BAROSS FŐHADNAGY. (SZABADY TIBOR VIA PUNKA-ARCHÍVUM)

hadsereg légvédelme, és a Vörös Hadsereg szárazföldi erőinek támadása, az utánpótlás szállításának akadályozása. A Szentese-Orosz-háza vonalon szinte naponta jelentek meg a Me-109G vadászok alacsonytámadásban, az utánpótlást szállító gépkocsikonvojok támadására és a szentesi Tisza szakaszon megkezdett átkelés és a vasúti híd építésének zavarására. Az átkelési pont létesítését akadályozni igyekeztek a 102/2. század Me-110-es és Me-210-s gyorsbombázói is. A a szűkebb pátriánkat eddig támadó ellenséges repülőgépek listájára feliratkoztak – most már – a magyar és a német repülők is. A Südost hadseregcsoport hadinaplójában így ír a Szentese körüli harcokba bevetett repülőkről:

„1944. október 8.

A 3. magyar hadsereg.

Légi helyzet: Az ellenséges felderítés és a csatarepülő tevékenység nagy nehézséggel, betöréssel járt. Az egyesült és a magyar csapatok légierője 4 páncélost semmisített meg. Az elmúlt éjszaka Békéscsaba északi részén folyt ellenséges berepülés.”

1944. október 9-én.

A 2. magyar hadsereg.

Légi helyzet: „Nehéz ellenséges légicsata tevékenység. Tömeges bevetés az egyesített légierőknél – támadják Debrecen és Szentese térségében az ellenséges csapatvonulatokat, a Tiszán átjutott ellenséges erőket.”

A délkeleti országrész visszafoglalására tervezett „Cigánybáró hadművelet” (Zigeunerbaron) megvalósításához már október 5-én megkezdődtek a felderítő repülések. Október 8-án Erdélyben még óriási összecsapások voltak a német–magyar és a szovjet–román csapatok között. Ezen a napon volt a híressé lett, számunkra szomorú végű Tordai-csata. Az október 23-án, az orosházi pályaudvart támadó magyar gyorsbombázók elhárítására, zavarására a terehalmi tábori repülőtérről és a szarvasi tábori bázisról szálltak föl a La-5 szovjet vadászok.



A hangárban maradt repülhető állapotban a Siebel Si 202 Hummelt, amivel még – alig több mint egy hónapja – utoljára Massányi Sándor repült, a szovjet katonák kivitték a szabadba, szétzúzták és a roncsokat a hangár mellé dobták. Amíg a front Szenteseig ért, a Hummel átfestése még nem fejeződött be, így a szárnyain még ott maradt a német felségjel. Ez is irritálhatta a géptörőket, meg az is, hogy a gép feltankolva, üzemképes állapotában alkalmas volt a szökésre. A hangár bejáratí ajtaja alacsonyabb volt a Po-2-sek magasságánál, ezért a kerekek nyomtáv szélességében feltörték a bejáratí betont, azt a kellő mélységig kivájták, így a gép befért a védőfedél alá. Az orosz Po dva szavakból értelmes magyar kifejezést a podva-t alkototta a népnyelv. A motorhangja után még a varrógép, a szecskadaráló és a Marinéni nevet is kapta. Ezen a típuson kívül voltak JAK-1, -7 és -9-es típusok is itt.

Gyakori égi látogatók, futóvendégek voltak ezen a vidéken is a veszprémi 101/3. „Retek” nevet viselő szd. Me-109-i. Mint a század pilótája 1944. október 8-a után gyakran megfordult Szentese légterében Krascsenics Lajos szakaszvezető is, aki 1948–49-ban volt az itteni Bücker iskola parancsnoka. November 15-én a Szentese és a Szentese II. (ez valószínűleg a terehalmi) repülőteret magyar és német légiegyeségek támadták. A most következő históriáról nincsenek jól dokumentált, írott adatok, csak többoldalúan hitelesített szubjektív emlékek.

A történetben részt vevő öt személy közül az értelmi szerző és két segítő barátja már régen átszállt az égi járatra, meghaltak, de a közöttünk lévők (Pap László, Szilaj Varga Gyula) egymástól függetlenül ugyanúgy mondták el emlékeiket a hihetetlennek tűnő esetről. Ez a história is azok számát szaporítja, amelyek jórészt a szerencse kifürkészhetetlen akaratából történhet meg. Az

élet realitásaihoz, a balsorshoz, a nyilvánvaló kudarcokhoz, a tiltásokhoz és megtorlásokhoz szokott elménk alig képes elfogadni azt, hogy a sors olykor kegyes játékkal is megajándékozhat bennünket. Mindaddig a kételkedés marad az elme bizonyossága, amíg a tények sora nem képes legyűrni azt.

Alig telt el egy hét attól a jeles naptól, ahogy a honvédó magyar katonák elhagyni kényszerültek városunkat, a repülőfiókák máris megrázták szárnyaikat, pedig még a csendes őszi esteken, ha a széljárás is kedvező volt, hallani lehetett a háború moráját, és látni a robbanások felvillanó fényeit. Szentkirályi Endre (18-19 éves) „B” vizsgás növendéknek jutott eszébe, hogy a szentesi cserkészrepülőknak a csongrádi gimnáziumban van egy új motoros repülőgépe, amit csak össze kell szerelni és „le lehet vele lépni”, magyarul utána lehet repülni a „mieinknek,” a „szabad magyar országba.” Szentkirályi Endre határozott egyéniség lévén Szentesen bement a szovjet katonai parancsnokságra, és engedélyt kért arra, hogy Pap László középiskolás tanulóval átmelessen Csongrádra. Meglepően gyorsan sikerült megszerezni az úti okmányt, amivel az időközben elkészült Szent János-komp átkelőhelyén épült (a mostani strandlejáró folytatása a folyóig) pontonhídon átengedték őket. Fiataloknak az apostolok lován sem nagy távolság a két város közötti 12 kilométer. Szabó János az „A” vizsgás (Sonáj, a későbbi Hangár Jani), ugyancsak szentesi cserkészrepülő és egy Darida István nevű csongrádi ismerős fiatal segítségével darabonként kivitték a Zlin 12-t a bökényi rétre és szakszerűen összeszerelték azt. Kellemetlen volt, hogy a törzsen és a szárnyakon még mindig ott volt a német felségjel, ami nem jelentett elhanyagolható veszély, mert ott húztak el fölöttük alacsony repülésben a frontra induló szovjet sturmovikok. Közülük az egyik pilóta még vörös rakétát is kilőtt az irányukba, nyilvánvalóan figyelmeztetni akarta őket. Festéket szereztek

és egy sárga körbe nagy vöröscsillagot festett Pap László, de csak a felső szárnyfelületet tudta befejezni, mert a festék állandóan végigfolyt a karján, ami fölöttébb zavarta. Az alsó szárnyon Szilaj Varga Gyula m. kir. pilóta szakaszvezető festette az Op art jeleket, de mielőtt befejezhették volna a művet, elfogyott a festék. Három nap alatt hozták repülésre kész állapotba a repülőgépet. A motoros gépet vezetni tudó egyetlen ember Szilaj Varga Gyula volt, aki betegszabadságát töltötte otthon, miközben áthaladt a feje fölött a front.

Nos, eddig a történet minden feltétel nélkül hihető, mindeztidáig nem egyéb, mint az ilyen esetekben lehetséges veszélyt nem ismerők bátorsága, amit egy jól elkapott szerencsesorozat formált valósággá. Ami ezután következett, az azt igazolja, hogy Fortuna istenasszony továbbra sem hagyta cserben őket. A kész repülőgépet, még mindig hadművelleti területen, a katonai szabályozás alatt álló, a megszállók ellenőrizte oldalon, október 15-én (6-7 nappal a két város eleste után, 30-50 km-re a front mögött) Szilaj Varga Gyula m. kir. pilóta szakaszvezető csupa légvédelmi ágyúkkal, gyorsüzelő fegyverekkel telepített, telített terület fölött, ejtőernyő nélkül repülte be a Zlint. Kiváló munkát végeztek a vitorlázórepülők, mert a gép kifogástalanul működött. Harmadik napon akart Szentkirályi Endre és Szabó János átrepülni a frontvonalon a Dunántúlra – ahogyan ők állították Szentesre, hogy megindítsák a sportrepülést, – de a sors könyvében más volt megírva. A vitorlázó gépet vezetni is csak elemi fokon tudó fiatalemberek nem számoltak a légcsavar forgatónyomatékával, a gép kifli ívben elfordult az kiválasztott egyenes felszállási iránytól és egy útjukat álló almafának sodródtak, ami a Csongrád vármegyei Cserkészrepülő Egyesület vadonatúj Zlin 12 típusú repülőgépét javíthatatlanná roncsolta. Egyikőjük sem sérült meg. Amit ezzel a történettel kapcsolatban még meg kell említenem

az az, hogy csaknem teljes bizonyossággal kijelenthető, 1944 októberében ez volt az első motoros fölszállás sportrepülőgéppel Magyarországon a Vörös Hadsereg megszállta terület fölött.

1944. decembere és 1945 márciusa között a MÁV motorgarázshoz tartozó pályaszakaszon egy gördülő műhelyszerelvényben repülőgép-motorjavító műhelyt helyeztek el a szovjet légierő. A felújított motorok próbajáratását a szabadban végezték, többnyire egyszerre 4-5-öt is túrúztattak teljes gázon, ami azt jelentette, hogy a 200-300 méteres körzetben nem lehetett a szabadban szót érteni. A motorokat nem Szentesen szerelték vissza a repülőgép sárkány részébe.

IRODALOM

BARTHA LÁSZLÓ-PÁHI FERENC: *Szentés utcanévei*. Szeged, 1980.

BARTHA-VIRÁGOS: *A Lakos-gyilkosság*. Szentés, 1992.

BATTA-PUSZTAI: A szentesi sportrepülés rövid

története 1909-1959. In *Magyar Szárnyak Évkönyve*. 2002.

BILL GUNSTON: *A második világháború repülőgépei*. Budapest, 1955, Kossuth.

CSANÁDI-NAGYVÁRADY-WINKLER: *A magyar repülés története*. Budapest, 1974; Műszaki Könyvkiadó.

FARKAS JENŐ: *A m. kir. vitéz nagybányai Horthy István Repülő Akadémia Évkönyve*. Tatabánya, 1994, Alfadat-Press.

GAÁL GYULA: Hadszintér a felhők között. In *Magyar Szárnyak Évkönyv*. 1984, Oshawa.

JEREB GÁBOR: *Magyar vitorlázó repülőgépek*. Budapest, 1988, Műszaki Kk.

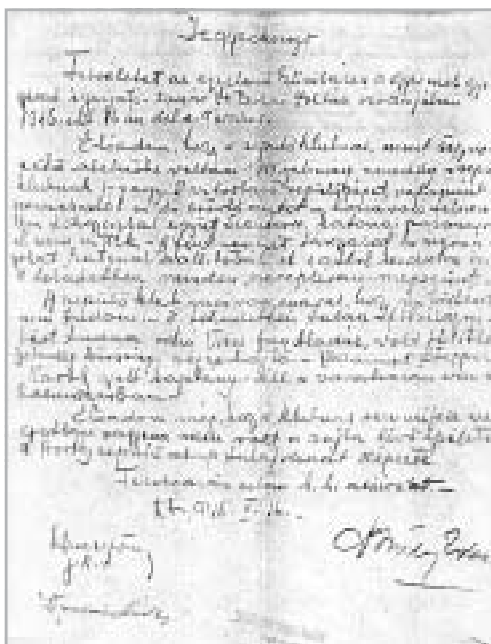
KASZA JÓZSEF: *A homok atyja*. Budapest, 1995, MRT.

M. SZABÓ MIKLÓS: *A Magyar Királyi Honvéd Légierő*. Budapest, 1999, Zrínyi Kiadó.

MACHALEK ISTVÁN: *Békés kék egén*. 1992, MHSZ Békés M-i Rep. és Eje. Klub.

PATAKI-ROZSOS-SÁRHIDAI: *Légiháború Magyarországon felett*. I-II. Budapest, 1992, Zrínyi.

ParthiScum



A DEBRECENI KIHALLGATÁS JEGYZŐKÖNYVE

PUSZTAI JÁNOS: *A szegedi repülés története*. Szeged, 2002, Belvedere Meridionale.

PUSZTAI JÁNOS: *Az MHSZ Szentés Városi Vezetőség és klubjainak története*. 1984, MHSZ Szentés Vár. Vez.

SZABÓ JÓZSEF: *Repülési lexikon*. I-II. Budapest, 1988, Akadémia Kk.

SZÁVA PÉTER: *Magyarország felszabadítása*.

Szentési Szt. Anna Plébánia Historia Domusa. III. kötet, Fejes Sándor kórházi lelkész bejegyzései 1944. október 8-ról. (Kézirat.)

TAKÁCS EDIT: Adatok Szentés második világháború alatti gazdasági, társadalmi és politikai viszonyaihoz. In *Tanulmányok Csongrád megye történetéből*. Szeged, 1979.

TAKÁCS EDIT: Szentés felszabadulása és a népi demokratikus forradalom kibontakozása. In Dr. Gaál Endre (szerk.): *Fejezetek Szentés forradalmi múltjából*. Szentés, 1984.

TOBAK TIBOR: *Pumák égen, földön*.

JEGYZETEK

¹ Meg kell jegyeznem, hogy az esemény után hatvan évvel, a kétéves adatgyűjtés során a szentesi modellezéssel kapcsolatos konkrét írásos emlékre sem találtam. Ladányi Béla a helyi cserkészipilóták akkori műszaki vezetője még 1936-ban kért magyarul írt modellépítő leírást, könyvet Rubik Ernő mérnöktől. Bogay Kamill szervezési elveiben hangsúlyozza – 1938-ban – „hogy a repülőterhez tartozó középiskolákban az előképzés megteremtése érdekében repülőmodellező csoportokat fognak szervezni úgy, mint a szentesi Horváth Mihály Gimnáziumban is tette azt. Néhány, csak valószínűnek minősített, 60–65 éves kép idéződik Pap László emlékezetébe a gimnáziumi modellépítő műhelyéről, ami feltehetően az első emeleten volt a természetrajzi szertár melletti helyiségben. Talán – mondja, amint a '39-'40-es évekre emlékezik – Mészáros (Ferenc?) lehetett a modellezők vezetője, mert „Mészinek” szólítottuk. Ott építettük az „Uborkát”, a CF-15-t, a CF-16-t. Valószínűleg a megyeháza dísztermében lehetett az a zárttéri modell verseny (?), bemutató (?) is, amiről fényképfelvétel is készült és itt bemutatunk. Massányi Hilda (Massányi Sándor főoktató leánya) családi albumában van édesanyja, Massányi Sándorné Oláh Mária és öccsének (Hilda nagybátyja) a felvétele a saját építészeti szabadonrepülő vitorlázó repülőmodell(ek)kel a kezükben, a harmincas évek végéről, a negyvenes évek elejéről. Varga Károly ny. mérnök-tanár – volt repülőmodellező, egykori válogatott kerettag – emlékezetében az él, hogy egy modellépítő műhely a gimnázium főbejáratával szemközt épületben, a katolikus iskola korábbi szolgálati épületében volt. (Időközben lebontották). Újsághírből tudható, hogy az iparos fiatalok 595. sz. Bethlen Gábor Cserkész Csapatának modellépítő műhelye a Szűrszabó u. 3. sz. alatt működött, ahol Vass Mihály műbútorasztalos –1935-ben – megépítette Rotter Lajos bajnok repülőgépjének 1:10-hez méretre kicsinyített, repülőképes modelljét, a Karakánt. A Bethlen G. Cserkész Csapat '33-ban kérte a presbiteri testülettől, hogy a műhelyt áthelyezhesse az új iskola – ma Kiss Bálint Református Iskola – pinchehelyiségébe. A műhely kialakítása nyilván megtörtént, mert a cserkész csapat a kapott 20,- pengő támogatással hiánytalanul elszámolt. Tehát volt szentesen repülőmodellezés, de annak nem maradtak kézzelfogható bizonyítékai, és ma már azok is csak közvetett adatokkal hitelesíthetők,

ráadásul a hat-hét évtizedes emlékezés szűrőjén át jelenhetnek meg.

² Az 1943-ban kialakított Huba-III. hadrend tartalmazott három olyan repülőteret és három egységet, amelynek az elhelyezése a későbbi időpontban lett volna kijelölve, aminek során Szentes is komolyan szóba jött. Horthy kormányzó 1943. június 3-án írta alá az 1943-1944. évre az újabb a Huba-III. hadrend szervezeti intézkedéseit.

³ Románia 1944. augusztus 23-i pálfordulását, átállását követően a hónap 25-én hadat üzent a Harmadik Birodalomnak és 27-én szembefordult hazánkkal is, amikor is támadást indított ellenünk. Az ország további csonkításával a „trianoni büntetés súlyosbítását” jelentő gondolkodás az igazság egy sajátos felfogására mutat. Az „ország megmentésére és a bolsevizmus (tovább) terjedésének megakadályozására” született a „szegedi gondolat”. Magyarország „háborús bűneiért” már többszörösen súlyos árat fizetett az elcsatolt területekkel, másodszer az 1919–20-ban – továbbra sem önkéntesen – a megszálló román királyi csapatok által Romániába hurcolt nemzeti javakkal. Ezen túlmenően jóvátétel címén 200 millió aranykorona értéket kényszerült leróni hazánk jóvátételben azoknak a környező államoknak, amelyek az elcsatolt lakossággal, területekkel egyszer már a rovásunkra gazdagodtak, plusz a rajta lévő korszerű gazdasági- és termelői egységekkel, út- és vasúthálózzal is. A hágai és a párizsi egyezmény értelmében „egyéb címen” 1944 és 1966 között még, további 13,5 millió pengőt kellett volna fizetnünk a rovásunkra gyarapodó nemzeteknek. Tudnivaló, hogy a bécsi döntésekkel sem került vissza az óhazához az elcsatolt területek teljessége.

⁴ Szentes, a német hadsereg 8. Jagddivision-t segítő 2. rendszerű, a Békéscsabára telepített *lo-kátor*telep figyelő zónájának nyugati határán, illetve a kecskeméti 1. sz. *lokátorrendszer* [állomás] hatósugarában volt. A keleti repülésirányítás rádióközpontja is Békéscsabára települt. A sztaniolcsíkokat a lokátorok megtevesztésére, a repülőgépek álcázása érdekében dobálták ki a nagytömegben, amit a hatóság mérgezőnek, robbanóknak (?) minősített.

⁵ A H.P. 59 Halifax MK II., 4 motoros, 7 fős személyzettel repülő nehézbombázó, különleges szállítógép.

⁶ Lakos József, az 1946-ban meggyilkolt városi rendőrkapitány.

⁷ Terehalom Szentestől, a város központjától északkeletre, légvonalban 20 km-re lévő legelő terület facsoportokkal, mintegy 4-5 km-re Békés megye határától. A közeli szentesi és szarvasi, a pitvarosi és a körösladányi (az utóbbi három tábori) repülőterek a szovjet 5. légihadsereg. egységei voltak.

⁸ A cserebökényi területet a természetvédők mind botanikai, mind ornitológiai szempontból – dr. Rakonczay László szavait idézve – az ázsiai puszták (sztyeppék) legnyugatibb nyúlványa, szigete. Erről a területről terjedt el az a népi hiedelem, hogy a németek ott földalatti hangárokat építettek, csak mielőtt el kellett hagyniok a repülőtérré lett legelőt, némelyeket berobbantották, míg más géptároló(k) bejáratát befedték, majd betemették. Azokban – ahogyan a szájhagyomány megőrizte, – ma is ott vannak a németek gépei és, hogyha majd visszajönnek azonnal használatba tudják azokat venni.

LEVÉLTÁRI DOKUMENTUMOK

Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára

– 210.099/1943/VII.b. sz. belügyminisztériumi levél a szentesi cserkészrepülők alapszabályának kiegészítéséről.

– *P r e s b i t é r i u m i ü l é s e k*
jegyzőkönyvei. 1932–1933. (mikrofilm).

– Südost hds. csop. hadművelési naplója – kiemelés 1944. okt. 8–9-c.

– Az 1944. aug. 2.-án lelőtt Halifax típusú repülőgép áldozatainak kórházi halotti jelentése.

– Lakos József rendőrnagy jelentése az elfogott angol (lengyel) pilóta védelméről.

Polgármesteri iratok:

– 3/1944. Csongrádvármegyei Cserkészrepülő Egyesület kérelme a Lakos-tanya áthelyezése tárgyában;

– 3/16/1944. Megyei Cserkészrepülők kérelme a gazdasági melléképületek építésének engedélyezésére;

– 1379/1944. sz. a HMNRA-nak a Széchenyi

u. és a Kiss Ernő sor sarkán megvásárolt telekre építési engedély kiadása;

– 2/1944 – Csongrádvármegyei Cserkészrepülők kérelme repülőgép raktár építésére;

– 1379/4 1944. sz. határozat a cserkészrepülőknek, a hangárhoz építendő repülőgép tároló engedélyezése;

– 2807/1944. okt. 6-án, a város kiürítésére kiadott intézkedés;

– 2006/2-1945. Jelentés a Légó 1944. évi működéséről;

– Légó szd. – 1/1945. (jan. 5-én) sz. – A Légó század leszerelése;

– Légó szd. – Az 1944. május 22-i szolgálatra behívott ejtőernyős leventékről;

– Légó szd. – Vassay Ferenc I. alk. P. 1944. VI. 5-én írt „Reggeli jelentés”-e.

– Képviselőtestületi jkv. – 6/kgy./1944–3944/kigy/1943. – A hékédi vasúti megálló névváltoztatásának kérése.

Főispáni iratok

– 1944. április 18.-án kelt körlevél az ellenséges gépekkel hozzánk került anyagok, felszerelések gyűjtése;

– 461/1944. sz. 3/1944. biz. Egységes vezetés az ellenséges ejtőernyős ügynökök és partizánok ellen;

– Az erdélyi hadművelési terület m. kir. kormánybiztosának 1944. június 24-én kelt levele;

– Plakát: Hirdetmény a város önkéntes kiürítésére, a főispán hadművelési kormánybiztostól;

– 563/1944. Ejtőernyős partizánok kézre keítése;

– 252/1944. Ellenséges repülőgépekkel hozzánk került anyagok, felszerelések gyűjtésére intézkedés.

Hajdú-Bihar Megyei Levéltár

– Dr. Bokay János professzor, volt DRC-elnök kihallgatási jegyzőkönyve a klub elhurcolt vagyónáról. 1946.

FOLYÓIRATOK, PERIODIKÁK

A *Magyar Szárnyak* 1944. 02. 15-i sz., 05. 15-i száma.

JAKUS JÁNOS: A magyar 3. hadsereg harcai 1944. 09. 22-től nov. 3-ig. *Hadtörténelmi Közlemények*, 1995. március.

PAPP JÁNOS: Az amerikai ingabombázások nyitánya. *Hadtörténelmi Közlemények*, 1987/3.

CSATÁRI DÁNIEL: Román csapatok részvétele Magyarország felszabadításáért lefolyt harcokban. *Hadtörténelmi Közlemények*, 1958/1.

PUNKA GYÖRGY: A Magyar Királyi Légierő harctevékenysége a II. világháború utolsó szakaszában. *Mezőgazdasági repülés*, 1985.

NAPILAPOK

A *Szentesi Hírlap*. 1932. 07. 08. száma.

A *Szentesi Napló* 1944. évfolyamábónak számai.

Csongrádi Hírlap, 1944. 01. 25-i sz., 04. 07.,

06. 03., 09. 23., 10. 01., 10. 08. szám.

Délmagyarország, 1944. 04. 02-i szám.

Szegedi Napló, 1944. 02. 20-i sz., 04. 16., 06. 22., 06. 24., 06. 25., 06. 28. szám.

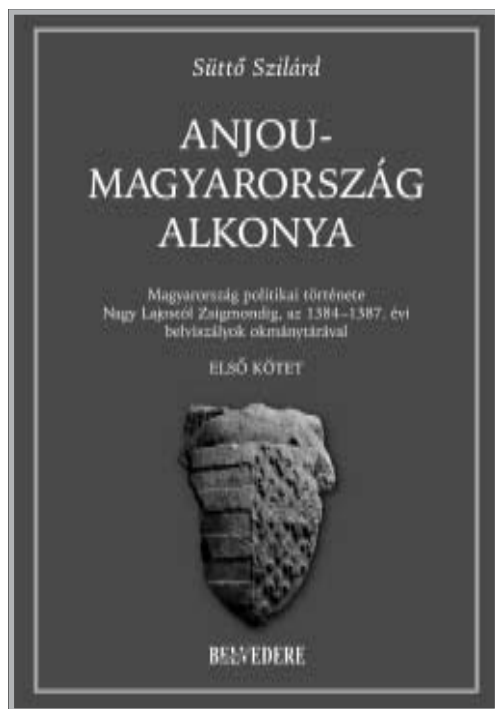
Szegedi Új Nemzedék, 1944. 07. 01-i sz., 08. 03. szám.

Csongrád Megyei Hírlap, 1984. 09. 04., 09. 12. szám.

INTERJÚK

Pap László ny. középisk. tanár, repülő oktató
Siófok;

Szilaj Varga Gyula m. kir. pilóta szkv.



SÜTTŐ SZILÁRD

Anjou-Magyarország alkonya

Süttő Szilárd évtizedes kutatásainak eredményét adja közre kétkötetes monográfiájában. Az első kötet első része Magyarország I. (Nagy) Lajos és I. Károly (Róbert) uralkodása közötti időszakának eseménytörténetét nyújtja az eddigi legnagyobb részletességgel. Munkájához a magyar és külföldi kódexirodalom mellett a Magyar Országos Levéltár vonatkozó középkori forrásanyagának teljes egészét fölhasználta. A kötet második részében ennek a forrásjegyzéknek a pontos mutatóit közli, a második kötet okleveles függelékében pedig azok betűhív latin szövegét és magyar fordítását.

A páratlan munkát nemcsak a medievisztika iránt érdeklődőknek ajánljuk, hanem széles értelemben mindenkinek, akik segítséget keresnek egy európai jelentőségű rendi állam összeomlása rejtélyének megértéséhez.